PROVINCIE UTRECHT

PROVINCIAAL BLAD

Officiële uitgave van provincie Utrecht.

Nr. 7826

30 november 2015

BEHEERVISIE 2015-2019 TER INVULLING VAN DE WET LOKAAL SPOOR

Besluit van Gedeputeerde Staten van Utrecht van 17 november 2015, nr. 8171BD98, tot vaststelling van de “Beheervisie 2015-2019 ter invulling van de Wet lokaal spoor” d.d. 15 oktober 2015.

Gedeputeerde Staten van Utrecht;

Gelet op artikel 17 lid 1 van de Wet lokaal spoor

1. Inleiding

1.1 Nieuwe Wet lokaal spoor

Op 1 december 2015 treedt de Wet lokaal spoor in werking. De Wet lokaal spoor vervangt alle voorgaande wetten ten aanzien van lokale spoor- en tramsystemen zoals de Spoorwegwet 1875 en de Locaalspoor- en Tramwegwet 1900. Doel van de nieuwe Wet Lokaal spoor is om wetgeving over lokaal spoor te vernieuwen en bestuurlijke verantwoordelijkheden te verhelderen.

De twee belangrijkste verschillen met de oude wetgeving zijn:

De Wet lokaal spoor legt de bestuurlijke eindverantwoordelijkheid voor lokaal spoor neer bij de decentrale overheden.
De Wet lokaal spoor maakt een duidelijk onderscheid tussen de taken van en eisen aan de decentrale overheid, beheerder, vervoerder en toezichthouder.

Het lokaal spoor in de Provincie Utrecht betreft de traminfrastructuur van de Sneltram Utrecht Nieuwegein IJsselstein (SUNIJ-lijn)[1]. Vanaf 2018 zal ook de nu in aanbouw zijnde Uithoflijn onder het lokaal spoor in de provincie Utrecht vallen.

Hieronder staan welke middelen wel en niet binnen de definitie lokaal spoor vallen:

Lokaal spoor omvat WEL:	Lokaal spoor omvat NIET:
TRAMinfrastructuur	TREINinfrastructuur
Tramrails, inclusief ondergrond	Remises
Stroomvoorziening	Werkplaatsen
Railgebonden systemen	Stationsgebouwen
Perrons	Besloten vervoer (historische tram)
Viaducten, tunnels en bruggen exclusief voor tram	Viaducten, tunnels en bruggen NIET exclusief voor tram

1.2 Betekenis voor de Provincie Utrecht

Vanaf 1 december 2015 zijn Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht (GS) verantwoordelijk voor de veiligheid, de aanleg en het beheer van het lokaal spoor in de provincie Utrecht. Door deze nieuwe verantwoordelijkheid kunnen GS op een integrale manier invulling geven aan de verantwoordelijkheid voor het functioneren van het openbaar vervoer in de Provincie Utrecht.

Deze verantwoordelijkheden van GS ten aanzien van het openbaar vervoer zijn benoemd in de Wet personenvervoer, de Wet Brede Doel Uitkering en de Wet lokaal spoor:

Wet personenvervoer (Wp2000):
- **Verlenen van de openbaar vervoer concessie**
- **Subsidieverlening ten behoeve van de exploitatie van deze concessie**

Wet Brede Doel Uitkering (BDU):
- **Verstrekken van middelen voor de subsidieverlening ten behoeve van de exploitatie van het openbaar vervoer, inclusief beheer, onderhoud en vervanging van infrastructuur**
- **Verstrekken van middelen voor de aanleg van infrastructuur.**

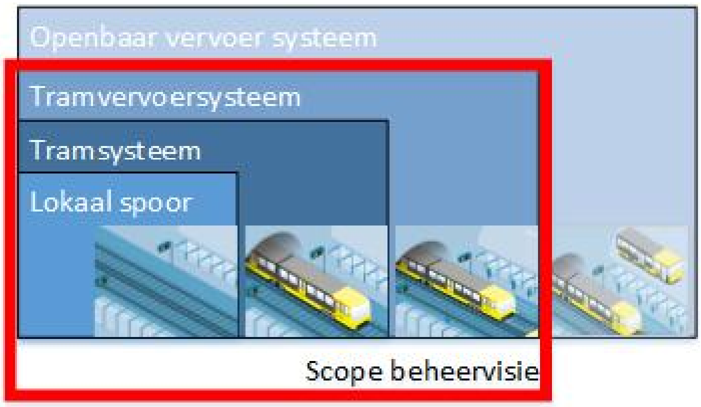
Wet lokaal spoor (Wls):

1) Besluit aanwijzing lokale spoorwegen: http://wetten.overheid.nl/BWBR0034361

- **Aanwijzen van een beheerder, verlenen van een veiligheidscertificaat aan de vervoerder en aanwijzen van de verkeersleiding**
- **Vergunningverlening voor indienststelling van lokaal spoor en spoorvoertuigen.**
- **Stellen van kaders en aanvullende regels over veiligheid, gebruik en beheer van het lokaal spoor.**

1.3 Doel en scope van deze beheervisie

Met deze beheervisie geeft GS invulling aan de verantwoordelijkheid voor het vaststellen van een beheervisie ten aanzien van het lokaal spoor.[2] De prestaties van dit lokaal spoor zijn randvoorwaardelijk voor het functioneren van het tramvervoersysteem. De figuur verbeeldt hoe het lokaal spoor zich verhoudt tot het tramsysteem, het tramvervoersysteem en het openbaar vervoersysteem.



Figuur 1 De scope van deze beheervisie is het tramvervoersysteem.

Het tramsysteem bestaat uit het lokaal spoor, tramremise en het trammaterieel. Het tramvervoersysteem bestaat uit het tramsysteem én de benodigde mensen en processen om de tram te laten rijden. Samen met het busvervoersysteem vormt het tramvervoersysteem het openbaar vervoer systeem waarvoor de Provincie Utrecht verantwoordelijk is.

Pas op het niveau van het tramvervoersysteem is er sprake van functionerend openbaar vervoer. De (prestatie)sturing in deze beheervisie heeft daarom de scope van het tramvervoersysteem in de Provincie Utrecht. De resultaten van dit tramvervoersysteem hangen voor een belangrijk deel af van de prestaties van het lokaal spoor, maar ook van bijvoorbeeld de prestaties van het trammaterieel en de dienstuitvoering door de vervoerder over dit lokaal spoor.

Het doel van deze beheervisie is vierledig:

1. Het bieden van een integratiekader van afspraken over het tramvervoersysteem;
2. In beeld brengen van (nieuwe) rollen en taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden om de samenwerking tussen het bevoegd gezag, de beheerder, de vervoerder en de toezichthouder efficiënt en effectief voort te zetten;
3. Bieden van een kader voor de beheerder en vervoerder ten aanzien van de te verwachte (veiligheids)prestaties van het tramsysteem.
4. Het vaststellen en kunnen toetsen van het jaarlijkse beheerplan van de beheerder team Regiotram van de Afdeling Openbaar Vervoer van de Provincie Utrecht (verder te noemen: team Regiotram) op basis van het gewenste kwaliteitsniveau in termen van veiligheid, betrouwbaarheid, beschikbaarheid en kwaliteit.

Deze beheervisie beschrijft daarom:

- **wat GS verstaan onder veiligheid, kwalitatief goed en doelmatig beheer en welke prestatienormen ten aanzien van veiligheid, kwaliteit, betrouwbaarheid en beschikbaarheid van het tramvervoersysteem GS hiervoor hanteren.**
- **hoe de rol- en taakverdeling ten aanzien van het tramvervoersysteem binnen en buiten de organisatie van de Provincie Utrecht is georganiseerd.**

1.4 Status en ontwikkeling van deze beheervisie

De Beheervisie kent een wettelijke geldigheidsduur van maximaal vier jaar. Dat betekent niet dat de afspraken en werkwijze in deze periode niet kunnen wijzigen. Wanneer er aanleiding is om de uitgangs-

2) Artikel 17 van de Wet lokaal spoor: http://wetten.overheid.nl/BWBR0034363

punten van deze beheervisie te actualiseren, zal de geactualiseerde versie opnieuw door GS vastgesteld worden.

1.5 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft de visie van GS op veiligheid, een kwalitatief goed openbaar vervoer, de prestaties van het tramvervoersysteem en de samenhang tussen de beleidskaders die ten aanzien van het tramvervoersysteem relevant zijn.

In hoofdstuk 3 is allereerst de sturing van het tramvervoersysteem beschreven. Deze sturingsfilosofie is de basis voor de rol- en taakverdeling binnen de Provincie Utrecht, die in de rest van hoofdstuk 3 is uitgewerkt.

Tenslotte wordt in hoofdstuk 4 aangegeven welke ontwikkelingen de komende jaren ten aanzien van het beheer van het tramvervoersysteem worden verwacht.

2. Uitgangspunten beheervisie

2.1 Veiligheid

Veiligheid is de belangrijkste randvoorwaarde voor iedereen die op enige wijze te maken heeft met het tramvervoer in de Provincie Utrecht: reizigers, omwonenden, overige verkeersdeelnemers en personeel. De provincie Utrecht vindt het daarom belangrijk dat het tramvervoersysteem voor alle belanghebbenden aantoonbaar veilig is. Onder veiligheid wordt hier verstaan: verkeersveiligheid, spoorveiligheid, sociale veiligheid en arbeidsveiligheid.

2.1.1 Duurzaam veilig, Stand still en As low as reasonably practicable

De topeisen voor de veiligheid luiden:

- **Het tramvervoersysteem voldoet aan de uitgangspunten van Duurzaam veilig, fase twee.** [3]
- **Bij wijziging, vervanging of uitbreiding van het tramsysteem, dient de veiligheid binnen het tramsysteem minimaal gelijk te blijven (stand still principe).**
- **De veiligheidsrisico's als gevolg van gebruik, wijziging, vervanging of uitbreiding van het tramsysteem dienen As Low As Reasonably Practicable (ALARP) te zijn.**

De traminfrastructuur en het materieel zijn veilig op basis van de uitgangspunten Duurzaam Veilig fase 2. De kenmerken van een duurzaam veilig vervoersysteem zijn dat de omgeving qua infrastructuur is aangepast aan de beperking van de menselijke vermogens, dat voertuigen zijn voorzien van middelen om de taken van mensen te vereenvoudigen en die geconstrueerd zijn om de kwetsbare mens zo goed mogelijk te beschermen en dat verkeersdeelnemers adequaat worden opgeleid en geïnformeerd.

Voor wat betreft het materieel en de haltes vertalen de principes van Duurzaam Veilig zich bijvoorbeeld naar vergevingsgezind materieel (botsveiligheid, inklembeveiliging deuren, enz.) en naar de sociale veiligheid (logische vormgeving, overzichtelijkheid, toezicht, enz.).

De tweede topeis geeft invulling aan het op peil houden van de veiligheid van het huidige tramvervoersysteem. De veiligheidseisen voor 'tram' zijn niet strenger of minder streng dan voor een andere vervoersmodaliteit: het totaal moet tenminste net zo veilig blijven als in de huidige situatie. Substitutie van bus door tram bijvoorbeeld, mag niet leiden tot een lager veiligheidsniveau in zijn totaliteit.

De ALARP-eis weerspiegelt de ambitie om continue te verbeteren door de ontwikkeling in de stand der techniek te volgen. Niet noodzakelijkerwijs meer dan dat, maar zeker niet minder.

2.1.2 Uitvoeren van risico-analyses

De topeisen betekenen in praktijk dat in alle voorkomende gevallen risico-analyses moeten worden uitgevoerd om:

- De verandering in het tramvervoersysteem na te gaan (vergelijking van de nieuwe met de oude situatie);
- Na te gaan welke gevaren en risico's door het elimineren van de oude situatie verdwijnen;
- Welk veiligheidsprestatie daarmee ten minste van de nieuwe situatie mag worden verwacht;
- Welke nadere eisen en/of oplossingen aan de nieuwe situatie mogen worden opgelegd om het ALARP-niveau te bereiken.

3) Door met duurzaam veilig: http://www.swov.nl/rapport/dmdv/dmdv_kort.pdf

Afhankelijk van de situatie (complexiteit van het vraagstuk, competentie van de opdrachtnemende partij) ligt die opgave bij de beheerder als opdrachtgever of bij de opdrachtnemende partij. Om het aantal risico-analyses te beheersen en de vereiste bewijsvoering voor veiligheid te uniformeren, kan worden overgegaan op het toepassen van gestandaardiseerde oplossingen.

2.2 Kwaliteit

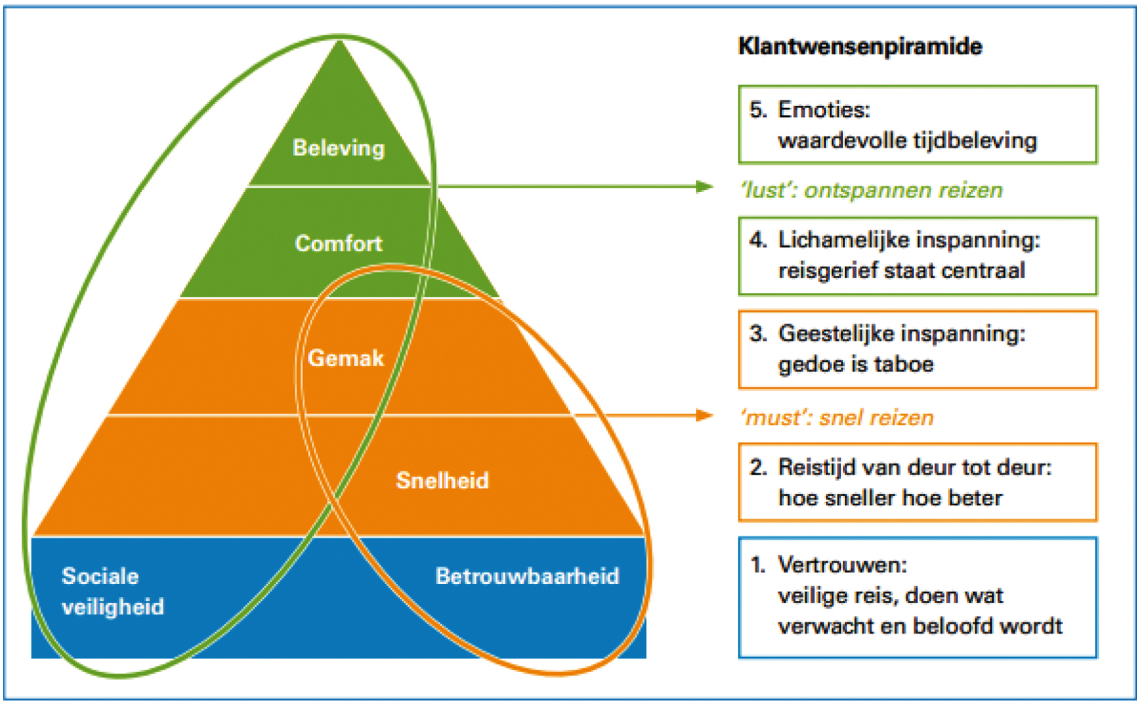
Het mobiliteitsbeleid van de Provincie Utrecht is beschreven in de Mobiliteitsvisie[4] en ten aanzien van openbaar vervoer uitgewerkt in de OV-visie.[5] De OV-visie geeft de wenselijke ontwikkeling voor het regionale OV-systeem op strategisch niveau weer op de middellange en lange termijn. Concreet dient het twee doelen:

1. voor de middellange termijn (voor circa 5 tot 10 jaar vooruit) evalueert en verbindt de OV-visie lopende OV-programma's en projecten;
2. voor de lange termijn (tot 30 jaar vooruit) vertaalt de visie de ambities in concrete beelden en programma's.

De OV-visie benoemt de volgende doelstellingen:

- **Het OV-gebruik in de regio Utrecht groeit jaarlijks gemiddeld met 2,5%.**
- **De kostendekkingsgraad van het gehele OV-systeem in de regio Utrecht groeit naar 60% in 2020, inclusief beheer & onderhoud van het tramsysteem.**
- **Het OV-systeem ontwikkelt zich duurzaam en draagt bij aan een verbetering van de leefbaarheid.**

Om deze doelstellingen te bereiken zet de Provincie Utrecht in op een goede kwaliteit van het openbaar vervoer in de provincie. Zeker op drukke plekken is het openbaar vervoer de meest geschikte vervoerwijze om de groei van het aantal reizen mee op te vangen. OV-reizigers hechten aan veiligheid, betrouwbaarheid, snelheid, gemak, comfort en beleving. Voor omwonenden, bedrijven en instellingen zijn vooral veiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid belangrijk.



Figuur 2 De klantwenspiramide van de OV-reiziger, zoals opgenomen in de OV-visie.

De provincie Utrecht gaat als OV-autoriteit en als eindverantwoordelijke voor het lokaal spoor voor het samenbrengen van al deze belangen. Daarvoor heeft de provincie beperkte financiële middelen beschikbaar.

4) Mobiliteitsvisie: https://www.provincie-utrecht.nl/publish/library/681/mobiliteitsvisie.pdf
5) OV-visie: https://www.provincie-utrecht.nl/publish/pages/195914/ov-visie.pdf

2.3 De prestaties van het tramvervoersysteem
Om de hiervoor genoemden ambities waar te maken is én de algehele sturing op het tramvervoersysteem mogelijk te maken zijn Key Performance Areas (KPA's) bepaald ten aanzien van het beheer van het tramsysteem en ten aanzien van het vervoer over dit tramsysteem:

Prestatiegebieden beheer:
- Veiligheid: dit betreft veiligheid voor personeel, reizigers en omgeving;
- Beschikbaarheid: de mate waarin de diverse beheerarealen beschikbaar zijn voor gebruik;
- Betrouwbaarheid: de mate waarin de diverse beheerarealen daadwerkelijk functioneren;
- Reizigerstevredenheid (schoon en heel): de mate waarin de reiziger de onderdelen van het tram-systeem (haltes, tramvoertuigen) als schoon en heel ervaart;
- Kosteneffectiviteit: de financiële omvang die daadwerkelijk benodigd is voor het behalen van de afgesproken prestaties.
- Omgevingsbeleving: de wijze waarop de omgeving (de uitvoering van) de werkzaamheden van de beheerder ervaart.

Prestatiegebieden vervoer:
- Sociale veiligheid: dit betreft de sociale veiligheid voor de reizigers.
- Punctualiteit en rituitval: de mate waarin de dienstregeling conform de gepubliceerde dienstregeling wordt uitgevoerd.
- Reizigersgroei: de toename van het aantal reizigers en reizigerskilometers.
- Reizigerstevredenheid: mate waarin reizigers tevreden zijn over die onderdelen van het OV-product waar de vervoerder voor verantwoordelijk is.
- Kostendekkingsgraad: de verhouding tussen de kosten en opbrengsten van het tramvervoersysteem.

De KPA`s zijn uitgewerkt naar Kern Prestatie Indicatoren (KPI`s). Per indicator zijn normen en/of streefwaarden vastgesteld in een Service Level Agreement. In het beheerplan beschrijft de beheerder welke beheertaken het komende jaar uitgevoerd worden om deze prestaties te behalen. De beheerder en vervoerder rapporteren periodiek over hun prestaties.

2.4 Samenhang tussen beleid en uitvoering

2.4.1 Mobiliteitsplan 2015-2028
Met het Mobiliteitsplan wil de provincie Utrecht zorgen voor een goede bereikbaarheid per fiets, openbaar vervoer en auto in een gezonde omgeving. Dit maakt onze provincie een aantrekkelijkere vestigingsplaats, het versterkt de economie en het bevordert een duurzame leefomgeving.

Het Mobiliteitsplan bestaat uit een Mobiliteitsvisie en een Mobiliteitsprogramma. De Mobiliteitsvisie bevat de langetermijndoelen om de unieke verbindende knooppuntpositie van onze provincie goed te laten functioneren. Daarnaast beschrijft de provincie in deze visie welke rol zij op zich neemt om deze doelen te realiseren, zonder dit af te wentelen op toekomstige generaties en andere gebieden. Tenslotte is er in de Mobiliteitsvisie te lezen wat de provincie van andere overheden verwacht om de gezamenlijke doelen te realiseren.

Dit beleid wordt iedere vier jaar concreet gemaakt in een Mobiliteitsprogramma waarin staat welke acties (op kortere termijn) nodig zijn. Een visie met een horizon van 2028 geeft richting aan ontwikkelingen die meer tijd vragen dan één coalitieperiode. Met het flexibele Mobiliteitsprogramma kan de provincie Utrecht inspelen op veranderende omstandigheden en kan zij zich aansluiten bij samenwerkingsverbanden met andere partijen zoals VERDER en Beter Benutten.

2.4.2 OV-visie 2013-2028
Specifiek voor het openbaar vervoer in en rondom de stad Utrecht is de mobiliteitsvisie uitgewerkt in de OV-visie. Ambities ten aanzien van reizigersgroei, reizigerskwaliteit en kosteneffectiviteit zijn in de OV-visie uitgewerkt en onderbouwd.

Groei en kosteneffectiviteit vragen veel investeringen in de infrastructuur voor het openbaar vervoer, zodat knelpunten opgeheven worden. Ook moet de kostendekkingsgraad van het openbaar vervoer structureel verder omhoog. Op termijn zijn andere financieringsvormen nodig om de grote investeringen en de exploitatie van het openbaar vervoer in de regio Utrecht te dekken. Verder moeten de OV-tarieven beter bijdragen aan de verbetering van de kosteneffectiviteit.

De OV-visie benoemt deze ambities en vertaalt deze naar doelstellingen, zoals opgenomen in paragraaf 2.2. Daarmee vormt de OV-visie het uitgangspunt voor de aanbesteding van de bus- en tramconcessie regio Utrecht en benoemd de OV-visie de topeisen die ten aanzien van het tramvervoersysteem gelden.

2.4.3 Integraal Programma van Eisen Tramvervoersysteem

Het Integraal Programma van Eisen Tramvervoersysteem (IPvE Tram)[6] beschrijft op hoofdlijnen de prestatie eisen die aan het integrale en toekomstige tramvervoersysteem worden gesteld en stelt daarmee dus eisen aan het tramvervoersysteem. Het IPvE gaat in op de functies van de verschillende (sub)systemen en de bijbehorende prestatie eisen. In de onderliggende handboeken zijn systeemkeuzes beschreven en eisen aan de functievervullers (doorgaans de bedrijfsmiddelen) beschreven.

Het IPvE Tram is daarmee een integrale vertaling van de (strategische) doelen uit de OV-visie. Dit heeft zowel betrekking op de assets zelf als de bijbehorende processen, zodat dit een integraal functionerend tramvervoersysteem oplevert.

Het primaire doel van het IPvE Tram is het stellen van kaders (systeembeschrijving en systeemeisen) van waaruit de ontwikkeling van het tramnetwerk plaatsvindt. Het IPvE Tram is een van de belangrijkste kaderstellende documenten voor de beheerder van het tramsysteem.

2.4.4 Assetmanagement Strategie

De beheerder vertaalt de eisen uit het IPvE Tram naar haar assetmanagement strategie. Met deze strategie geeft de beheerder invulling aan een optimaal beheer van de assets. De asset strategie beschrijft op welke wijze wanneer welke assets planmatig onderhouden en vervangen worden. Tevens wordt in de asset strategie aangegeven hoeveel financiële middelen hiervoor nodig zijn. De asset strategie wordt uitgewerkt door de beheerder en geconcretiseerd in het beheerplan.

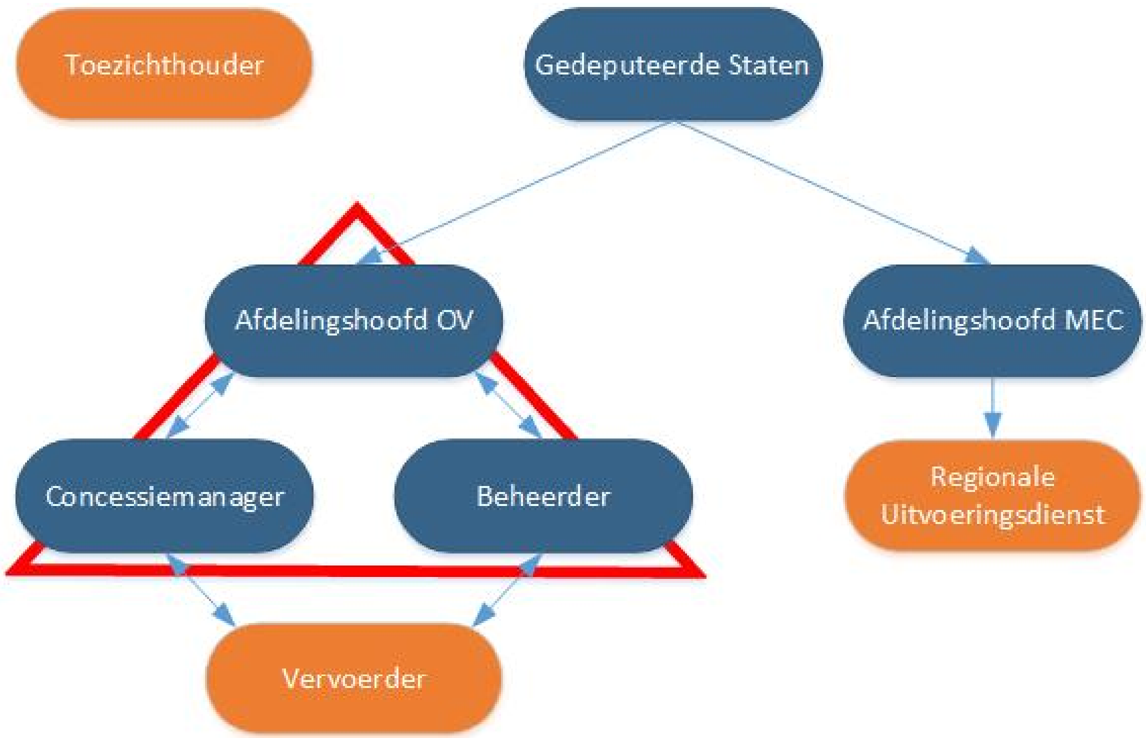
3. Sturingsfilosofie

3.1 Positionering en sturing tramvervoersysteem

Ten behoeve van een goede sturing op de veiligheid en prestaties van het tramvervoersysteem is het belangrijk om wetgeving, regelgeving en beleid consistent uit te werken tot in de uitvoering. Wijzigingen in de OV-visie leiden onmiskenbaar tot wijzigingen in het IPvE Tram, de opdrachten aan de vervoerder en beheerder van het tramvervoersysteem en de uiteindelijke veiligheid en prestaties buiten. Daarom is het van belang om de sturing op elk niveau te borgen.

Voor de positionering van en sturing op het tramvervoersysteem vormt het basis sturingsmodel het uitgangspunt. De primaire sturing is georganiseerd binnen de driehoek Afdelingshoofd Openbaar Vervoer – Concessiemanager – Beheerder. In onderstaande figuur is de sturing van het tramvervoersysteem schematisch weergegeven.

6) Bij vaststelling van de beheersvisie per 1 december 2015 is het IPvE Tramvervoersysteem versie 5.0 geldig.



Figuur 3 Basis sturingsmodel

3.2 Gedeputeerde Staten

Op basis van de Wet BDU ontvangt de Provincie Utrecht subsidies om het tramvervoersysteem te laten functioneren. Gedeputeerde Staten (GS) zijn eindverantwoordelijk voor zowel het gebruik (exploitatie) als het beheer en onderhoud van het gehele systeem. Deze taken zijn praktisch belegd bij de afdeling Openbaar Vervoer (OV). GS geeft kaders en middelen aan de afdeling OV. De afdeling OV stelt prioriteiten in lijn met de kaders en verdeelt financiële middelen over de verschillende teams.

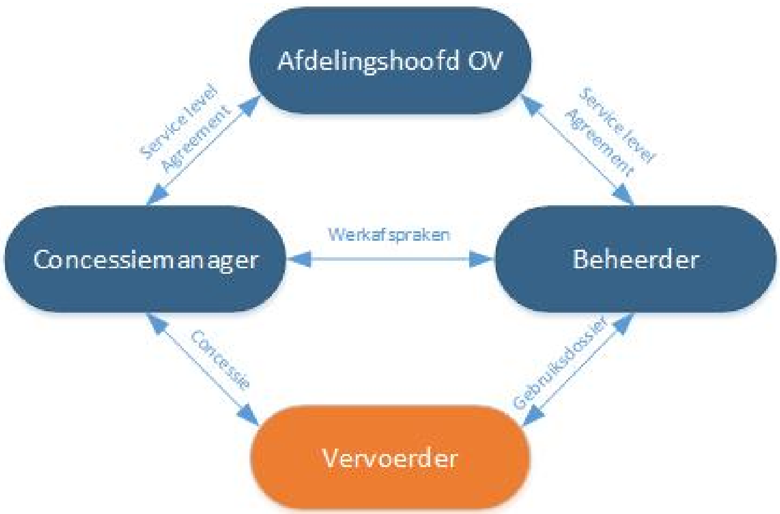
GS verleent vergunningen, een aanwijzing aan de beheerder en een veiligheidscertificaat aan de vervoerder. Ook kan GS deze vergunningen intrekken of schorsen. GS is verantwoordelijk voor de handhaving van de Wet lokaal spoor. Deze handhaving is belegd bij de Regionale Uitvoeringsdienst (RUD).

3.3 Afdeling Openbaar Vervoer

De afdeling OV vertaalt bestuurlijke ambities en wensen voor het tramvervoersysteem in uitvoerbaar beleid. Enerzijds gaat het hierbij om het opstellen en vaststellen van prestatie-eisen van de verschillende onderdelen van het systeem: infrastructuur, materieel en exploitatie. Anderzijds gaat het om de ontwikkeling (netwerk en lijnvoering) van het systeem.
Dit beleid wordt vervolgens op tactisch en operationeel niveau uitgewerkt en in opdracht van het afdelingshoofd OV uitgevoerd door de beheerder en/of de concessiemanager.

De afdeling OV is verantwoordelijk voor het opstellen van aanvullende regels die GS stelt ten aanzien van het lokaal spoor. Deze regels zijn na vaststelling door GS kaderstellend voor de opdrachten aan de concessiemanager en de beheerder. Het betreft het Integraal Programma van Eisen Tramsysteem (IPvE 5.0), Kader Werkzaamheden Tramweg, de procedure Wijziging trambaan, het Tramwegseinreglement en het Elektrotechnische Veiligheidshandboek. Het afdelingshoofd OV ziet erop toe dat het integrale systeem in lijn met de kaders optimaal en veilig functioneert

Het afdelingshoofd stuurt met middelen en kaders de beheerder en (via de concessiemanager) de vervoerder aan. De concessiemanager, beheerder en vervoerder hebben onderling afspraken gemaakt om aan de prestatie- en veiligheidseisen vanuit het afdelingshoofd OV te kunnen voldoen, zie figuur 4.



Figuur 4 Sturing binnen de afdeling OV

Het afdelingshoofd OV heeft service level agreements (SLA's) afgesloten met de concessiemanager en de beheerder over de te leveren prestaties in de vorm van prestatie-indicatoren en prestatienormen. De teams leveren tweemaandelijks een SLA-rapportage aan, die wordt besproken in de managementgesprekken tussen afdelingshoofd en teamleiders.

Voor projecten stelt het afdelingshoofd OV projectopdrachten vast. De projectopdracht is hét koersdocument waarin is vastgelegd welk resultaat behaald dient te worden en welke kaders, randvoorwaarden en rapportages gelden. In de projectopdracht is aandacht voor scope, doel, resultaat, risico, budgetten, aanpak, planning en organisatie. De opdrachtnemer rapporteert periodiek over de voortgang van het project aan het afdelingshoofd OV.

De safety manager van de afdeling OV bewaakt de integrale veiligheid van het tramvervoersysteem. Daarbij vertaalt de safety manager wet- en regelgeving op het gebied van veiligheid naar eisen aan de beheerder en vervoerder. Ook ziet de safety manager er op toe dat de toelating van nieuwe en of gewijzigde infrastructuur en spoorvoertuigen binnen de afgesproken kaders plaats vindt en dat er voldoende veiligheidsbewijsvoering is om zorg te dragen voor de continuïteit van de veiligheid.

3.3.1 Concessiemanager

De concessiemanager is verantwoordelijk voor het aanbesteden, verlenen en beheren van de OV-concessies in de Provincie Utrecht en de prestaties die de vervoerder (onder andere ten aanzien van het tramvervoersysteem) levert. De afspraken met de vervoerder zijn vastgelegd in het concessiecontract. De concessiemanager beheert dit contract.

In de SLA van OV Exploitatie zijn prestatieafspraken gemaakt over punctualiteit, rituitval, reizigerstevredenheid, sociale veiligheid en reizigersgroei. Per prestatiegebied worden de prestaties op de prestatie-indicatoren gemonitord en gerapporteerd. Maandelijks vind er concessie overleg plaats tussen OV Exploitatie en de vervoerder. In dit overleg worden de prestaties van de afgelopen periode en de lopende projecten en ontwikkelingen besproken.

3.3.2 Beheerder

De beheerder is verantwoordelijk voor de prestaties van het tramsysteem. Daaronder valt het beheer van de traminfrastructuur en het trammaterieel. Team Regiotram beheert het tramsysteem en is door GS aangewezen als beheerder conform artikel 18 van de Wet lokaal spoor.

In de SLA van team Regiotram zijn prestatieafspraken gemaakt over veiligheid, beschikbaarheid, betrouwbaarheid en reizigers- en omgevingstevredenheid over het tramsysteem. Per prestatiegebied worden de prestaties op de prestatie-indicatoren gemonitord en gerapporteerd.

Team Regiotram stelt jaarlijks een beheerplan op. Dit beheerplan wordt ter instemming voorgelegd aan GS. De financiële afspraken ten behoeve van de uitvoering van het beheerplan zijn onderdeel van dit plan. Jaarlijks legt team Regiotram middels het jaarverslag verantwoording af over de geleverde prestaties in het afgelopen kalenderjaar.

Team Regiotram stelt infrastructuur en materieel beschikbaar aan de vervoerder. De beheerder is verantwoordelijk voor het ontwerp, de uitvoering, de veiligheid en het beheer & onderhoud van het materieel, de infrastructuur, haltes en remises. De beheerder stelt het materieel beschikbaar aan de vervoerder.

De beheerder dient de verschillende onderdelen van het tramsysteem zodanig te schouwen en inspecteren, dat er een grote mate van voorspelbaarheid is voor welk onderhoud wanneer uitgevoerd wordt. De beheerder is hierdoor in staat om de infrastructuur aantoonbaar veilig aan te aanbieden aan de vervoerder.

Team Regiotram maakt afspraken met de beheerder van de openbare ruimte in de directe omgeving van het tramvervoersysteem. De beheerder van de openbare ruimte is wegbeheerder en voert vanuit deze rol het beheer & onderhoud uit van de openbare ruimte in de directe omgeving van traminfrastructuur. Daar waar afspraken over beheergrenzen en verdeling van taken en verantwoordelijkheden over beheer en onderhoud nodig zijn tussen de beheerder van de openbare ruimte en Regiotram, worden deze door team Regiotram met de betreffende beheerder van de openbare ruimte vastgelegd in beheerovereenkomsten. Indien deze overeenkomsten buiten de kaders van de opdracht aan Regiotram treden, wordt het afdelingshoofd OV om een akkoord gevraagd.

Team Regiotram sluit een toegangs- en huurovereenkomst met de vervoerder voor het gebruik van het tramsysteem. Daarbij maken zij afspraken over veiligheid, prestaties en procedures. Gezamenlijk vormen deze afspraken het gebruiksdossier.

3.4 Vervoerder

De vervoerder is de concessiehouder van de bus- tramconcessie regio Utrecht. Tot en met 2023 is de bus- en tramconcessie regio Utrecht verleend aan Qbuzz. De belangrijkste veiligheidstaken van de vervoerder zijn:

- Veilig benutten van het lokaal spoor ten behoeve van openbaar vervoer
- Bevoegd en bekwaam houden van veiligheidsfunctionarissen (opleiden en keuren)
- Het onderzoeken van incidenten en treffen van adequate maatregelen
- Proactief beoordelen van veiligheidsrisico's en het treffen van mitigerende maatregelen
- Beschikbaar houden van voldoende en veilig materieel
- Het management van de vervoerder faciliteert, beoordeelt en controleert veiligheidstaken en het creëert een cultuur waarin veiligheid voldoende is geborgd en continu verbetert.
- Opstellen, uitvoeren en continu verbeteren van een veiligheidsmanagementsysteem waarvan de kwaliteit voldoet aan de kaders vanuit de Beheervisie en tevens is beoordeeld door ILT en die voorwaarde is voor de afgifte van een veiligheidscertificaat.
- Het aanleveren van een informatiedossier, inclusief safetycase, ten behoeve van de toetsing door ILT voor nieuwe of gewijzigde voertuigtypen.

Voor het vervoer over het lokaal spoor verkrijgt de vervoerder een veiligheidscertificaat van GS sluit de vervoerder een toegangs- en huurovereenkomst met de beheerder.

GS belast de vervoerder met de verkeersleiding. De taken van de verkeersleiding zijn:

- Waar nodig aanwijzingen geven aan bestuurders van spoorvoertuigen met betrekking tot het verrichten van veilig en doelmatig vervoer.
- De verkeersleiding heeft bij de tram door de bestuurdersverantwoordelijkheid als gevolg van rijden op zicht hoofdzakelijk een verkeerbegeleidende rol.
- Acteren tijdens noodsituaties en het alarmeren van de hulpdiensten bij calamiteiten

De vervoerder en beheerder hebben een gemeenschappelijke verantwoordelijkheid ten aanzien van de veiligheid van het tramvervoersysteem. Hiervoor zijn de veiligheidszorgsystemen van beide partijen onderling op elkaar afgestemd en is er structurele afstemming over operationele aspecten.

3.5 Afdeling Mobiliteit, Economie en Cultuur en de Regionale Uitvoeringsdienst

Het afdelingshoofd Mobiliteit Economie en Cultuur (MEC) is verantwoordelijk voor het opstellen van mobiliteitsbeleid.

De afdeling MEC is binnen de provincie verantwoordelijk voor de aansturing van de vergunningverlening en handhaving van de Wet lokaal spoor door de RUD. Hiermee is functiescheiding gerealiseerd tussen enerzijds de OV afdeling die verantwoordelijk is voor de uitvoering van de Wet lokaal spoor en anderzijds de vergunningverlening en handhaving. De afdeling MEC zet de RUD in voor het daadwerkelijk verlenen van vergunningen en het toezien op de handhaving.

3.6 De toezichthouder

Gedeputeerde Staten van de Provincie Utrecht sluiten met de door de Minister aangewezen toezichthouder, de ambtenaren van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) een overeenkomst voor het uitvoeren van de wettelijke taken van de toezichthouder. Deze taken betreffen het toezicht op eigen beweging. ILT geeft hieraan invulling in een vierjarenplan, waarin zij relevante aspecten van het railvervoersysteem één keer inspecteert. Jaarlijks stelt ILT op basis van dit vierjarenplan een jaarplan op. Beide plannen stemt ILT af met de RUD. Daarnaast kan de Provincie Utrecht opdracht geven extra toezicht uit te voeren. GS heeft de mogelijkheid tot het aanvragen van dit toezicht gemandateerd aan de RUD. De toezichthouder ILT houdt systeemtoezicht. Dat houdt in dat ILT de wijze waarop partijen hun verantwoordelijkheid voor de veiligheid invullen toetst, dat ILT beoordeelt of het veiligheidszorgsysteem naar behoren functioneert en dat ILT toetst of de beheerder en vervoerder de algemene regels en interne voorschriften naleven.

ILT verstrekt schriftelijke verklaringen ten behoeve van de aanwijzing beheerder, het veiligheidscertificaat, de indienststellingsvergunning infrastructuur en de indienststellingsvergunning spoorvoertuig. Deze schriftelijke verklaringen van ILT hebben hoofdzakelijk betrekking op de kwaliteit van veiligheidsmanagementsystemen van de beheerder en de vervoerder, het toelaten van – aanmerkelijk gewijzigd – materieel en het in dienst nemen van aanmerkelijk gewijzigde of nieuwe railinfrastructuur. Daarnaast houdt ILT toezicht op de werkzaamheden van de beheerder en vervoerder. Daarbij controleert ILT of de beheerder en vervoerder hun werkzaamheden daadwerkelijk volgens het veiligheidsmanagementsysteem uitvoeren.

4. Toekomstige ontwikkelingen

4.1 De ingebruikname van de Uithoflijn medio 2018

Voordat de Uithoflijn in gebruik genomen wordt zal de beheervisie geactualiseerd en opnieuw vastgesteld worden. De processen om te komen tot de ingebruikname van de Uithoflijn kunnen daar niet op wachten. Om de Uithoflijn medio 2018 in gebruik te kunnen nemen zijn vergunningen voor de indienststelling van de infrastructuur en het materieel nodig:

- Voor de indienststelling van het nieuwe tracé, inclusief de opstelsporen ter hoogte van P R De Uithof is een indienststellingsvergunning, zoals bedoeld in artikel 9 van de Wet lokaal spoor benodigd.
- Voor de indienststelling van het nieuwe type materieel is een indienststellingsvergunning, zoals bedoeld in artikel 32 van de Wet lokaal spoor benodigd.

Projectorganisatie Uithoflijn (POUHL), beheerder Regiotram, vervoerder Qbuzz en toezichthouder ILT werken nauw samen ten behoeve van de verkrijging van deze vergunningen. ILT geeft schriftelijke verklaringen af ten behoeve van het aanvragen van de vergunningen. Team Regiotram vraagt de vergunning aan bij GS.

4.2 Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer

In 2020 dienen alle haltes van tramstation te voldoen aan artikelen 5 en 6 van het Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer.[7] Dit betekent dat het voor iedereen mogelijk moet zijn om zelfstandig onbelemmerd toegang te kunnen krijgen tot tramhaltes en tramvoertuigen.

Deze wetgeving is al opgenomen in het IPvE Tram en is daarmee kaderstellend voor het project Uithoflijn en de SUNIJ-lijn.

5. Citeertitel

Beheervisie 2015-2019 ter invulling van de Wet lokaal spoor Provincie Utrecht.

Aldus vastgesteld in de vergadering van Gedeputeerde Staten van Utrecht van 17 november 2015.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter

Secretaris

7) Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer http://wetten.overheid.nl/BWBR0029974/